

schnitt der drei letzten Jahre festgesetzten Kontingente fest.

Ch. I art. 7 al. 2^{bis}

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Muheim, Bundi, Carobbio, Christinat, Eggenberg-Thoune, Nauer, Riesen-Fribourg, Schalcher)

Le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, prévoir des exceptions au blocage des autorisations pour les lieux au sens de l'alinéa 1^{er}, lettre *b*. Il fixe les contingents pour l'acquisition de résidences secondaires au plus à deux tiers de la moyenne des contingents des trois dernières années.

Rubi, Berichterstatter: Ich glaube, die Meinungen sind gemacht. Ich kann mich deshalb ganz kurz fassen.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass der Bundesrat durchaus in der Lage ist, ohne Änderung des Bundesbeschlusses die Bremsen anzuziehen. Er legt die kantonalen Kontingente für die gesperrten Orte fest und verfügte bereits per 1. Januar 1981 eine Herabsetzung. Aufgrund der Ausführungen von Herrn Bundesrat Furgler darf angenommen werden, dass die Kontingente zurückhaltend angesetzt und nötigenfalls reduziert werden.

Ich bitte Sie namens der Kommission, den Minderheitsantrag abzulehnen.

M. Houmard, rapporteur: La minorité, par la voix de M. Muheim, propose une modification de l'article 7 visant à introduire un nouvel alinéa 2^{bis}.

L'article 6, 2^e alinéa, lettre *a*, chiffre 3, de l'arrêté fédéral permet l'acquisition de résidences secondaires dans les lieux à vocation essentiellement touristique et l'article 7, 1^{er} alinéa, lettre *b*, réglemeute le blocage de ces autorisations.

Selon M. Muheim, le Conseil fédéral aurait rendu possibles des exceptions au blocage des autorisations, ce qui aurait eu pour conséquence un développement démesuré de ces lieux. C'est pourquoi M. Muheim souhaite que soit introduite dans la loi une disposition relative à de telles exceptions au blocage. La deuxième phrase de cet article 7, alinéa 2^{bis}, fait l'objet d'un texte rectifié qui vous a été distribué ce matin. Je vous rends attentifs à la différence essentielle qui existe entre les deux textes. Le texte rectifié fait état de contingents et non plus d'autorisations.

M. Muheim nous propose donc de fixer les contingents pour l'acquisition de résidences secondaires aux deux tiers au plus de la moyenne des contingents des trois dernières années. En fait, il voudrait que le Parlement exprime déjà maintenant son intention de renforcer la législation sur le territoire suisse.

Si la minorité de la commission n'a pas tort s'agissant du fond du problème, puisque, effectivement, la loi en préparation va dans le sens d'un renforcement des dispositions en vigueur, elle veut s'attaquer déjà aujourd'hui au point central, c'est-à-dire à la réglementation même de ce renforcement. Or, il faut à notre avis éviter de continuer un débat sur un élément que la commission n'a pas encore tranché et au sujet duquel elle n'a pas encore pu présenter de propositions. D'autre part, ainsi que nous l'avons déjà mentionné, le Conseil des Etats s'apprête à accepter cette loi sans modification.

Un autre élément devrait nous permettre de prendre une décision dans le sens indiqué par la majorité de la commission: les autorisations accordées en 1982 sont en diminution par rapport aux périodes comparables de 1980 et 1981. Actuellement, la situation de certains secteurs économiques, celle de l'industrie du bâtiment en particulier, est déjà assez détériorée pour qu'on n'y ajoute pas une restriction législative supplémentaire. La vente de résidences secondaires à des étrangers est en baisse. Il serait donc écono-

miquement inadéquat d'ajouter un frein supplémentaire à la situation générale peu réjouissante du secteur de la construction. La loi en préparation prévoyant déjà une restriction importante en la matière, il est à notre avis pour le moins sage de laisser à ce secteur économique un délai minimum de deux ans pour lui permettre de rechercher d'autres débouchés pour les cellules de travail constituées pour l'aménagement de résidences secondaires.

La prolongation de la durée de validité de l'arrêté fédéral doit donc être considérée comme une mesure transitoire. Pendant cette période, le Conseil fédéral suivra attentivement l'évolution du nombre des autorisations, mais il devra aussi prendre en considération la situation économique des lieux à vocation touristique. Enfin, je rappelle qu'il ne faut pas exagérer l'évolution des ventes de terrains aux étrangers. Il est bon de savoir qu'en 1981, sur les 250 hectares dont la vente a été autorisée à des étrangers, seuls 136 hectares ont été effectivement acquis à ce jour. Tous ces arguments m'incitent à vous demander de rejeter la proposition de M. Muheim.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	83 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	54 Stimmen

Art. 33, Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bunderates

Art. 33, Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	126 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	---------------------------------

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

81.307

**Interpellation Kopp
Autoabgase. Reduktion der Schadstoffe
Gaz d'échappement des automobiles.
Réduction des substances nuisibles**

Siehe Jahrgang 1981, Seite 1377 – Voir année 1981, page 1377

Diskussion – Discussion

Frau Kopp: Die Situation hat sich in bezug auf den Punkt 1 meiner Interpellation seit dem Zeitpunkt der Einreichung insofern geändert, als der Bundesrat in der Zwischenzeit entschieden hat und damit seine Versprechungen, die er im Zusammenhang mit der Albatros-Initiative und seinem Beschluss vom Jahre 1979, mit welchem er eine Verlängerung der Frist festsetzte, nun vollumfänglich eingelöst hat. Ich möchte die Gelegenheit hier benützen, um dem Bundesrat zu danken, auch im Namen der rund 60 Parlamentarier, die einen entsprechenden Brief unterschrieben haben. Ich darf auch darauf hinweisen, dass die Delegiertenversammlung der freisinnigen Partei einstimmig eine entsprechende Resolution gutgeheissen hat.

Ich möchte noch einige zusätzliche Fragen stellen, und zwar in bezug auf Punkt 2 und Punkt 3 meiner Interpellation. Der Bundesrat hat anlässlich seiner Begründung, weshalb er genötigt sei, die Frist herauszuschieben, darauf hingewiesen, dass er eine Kompensation suchen werde, und

zwar in dem Sinne, als die Fahrzeuge, die bereits im Verkehr sind, einer verschärften Kontrolle unterzogen werden sollen und dass geprüft werden müsse, inwieweit es möglich sei, dass nachträglich in Autos Geräte eingebaut werden können, die zu einer wesentlichen Reduktion der Schadstoffe führen.

Ich darf darauf hinweisen, dass auch im nachhinein gesehen der Entscheid des Bundesrates sicher richtig gewesen ist. Sie erinnern sich an die Nachricht beispielsweise von Athen, wo jetzt jeder Fahrzeugverkehr gestoppt werden muss und verschiedene Betriebe eingeschränkt werden müssen. Seit dem Entscheid des Bundesrates ist die Anzahl der Fahrzeuge noch wesentlich gestiegen. Wir haben in der Schweiz heute rund 2,5 Millionen Fahrzeuge mit einem Schadstoffausstoss von total 700 000 Tonnen im Jahr. Für die Gründe der Verzögerung habe ich durchaus Verständnis, das Resultat ist aber trotzdem unerfreulich, indem eine wirksame Entlastung der Luftbelastung erst gegen Ende dieses Jahrhunderts eintreten wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich die Fragen an Herrn Bundesrat Furgler richten: Inwieweit sind diese Abklärungen getroffen worden? Welche Geräte stehen zur Verfügung? Auf wann sieht der Bundesrat einen solchen nachträglichen Einbau vor? Sind Geräte in Prüfung oder bereits geprüft worden? Ich möchte das hier sehr betonen: Geräte, die nicht nur eine Verminderung der Abgase, sondern auch eine Verminderung des Benzinverbrauchs zur Folge haben. Im übrigen – ich stütze mich da auf die Mitteilung des Bundesrates – wurde das Departement im Jahre 1979, vor ziemlich genau drei Jahren, beauftragt, Untersuchungen über die Verwirklichung eines gegenüber heute wirksameren Abgas- und Kontrollprogramms anzustellen. Auch hier geht meine Frage, nachdem das Departement von Herrn Bundesrat Furgler sich ja bekanntlich durch grosse Speditivität auszeichnet, inwieweit diese Verordnung über eine wirksame Kontrolle der bereits jetzt im Verkehr befindlichen Fahrzeuge vorgesehen ist und bis wann eine entsprechende Einführung zu erwarten ist.

Graf: Mit meiner Einfachen Anfrage vom 17. März fragte ich den Bundesrat an, ob aufgrund der einschneidenden Konsequenzen für das Autogewerbe nicht nochmals auf die Übergangsfrist zurückgekommen werden könnte. Der Bundesrat erteilte einen abschlägigen Bescheid und führte unter anderem aus, eine zu grosszügige Übergangsregelung sei aus lufthygienischer Sicht unerwünscht. Dazu darf wohl bemerkt werden, dass trotz dieses helvetischen Alleingangs Dutzende von Millionen ausländischer Autos auf unseren Strassen und durch unser Land fahren werden, die unseren neuen Abgasvorschriften nicht und auf lange Jahre hinaus nicht entsprechen werden. Nicht zuletzt auch aus diesen Überlegungen hätte man den Abgasfahrplan sicher nochmals um etwa ein Jahr hinausschieben dürfen. Gravierender sind für mich aber die Folgen für das gesamte Autogewerbe. Die Technik vermag zwar viel; aber solche Entwicklungen bedürfen der Zeit; und so bedeutend ist der schweizerische Anteil auf dem internationalen Automobilmarkt auch wieder nicht, als dass man sich nach uns ausrichten würde. An und für sich finde ich es wenig sinnvoll, neukonzipierte Autos zu bauen, die mehr Benzin brauchen und das Autofahren teurer machen. Schliesslich teile ich die optimistische Ansicht des Bundesrates nicht, die neuen Abgasvorschriften sollten keine handelspolitischen Folgen haben. Wenn nun aber doch – wer übernimmt dann die Verantwortung und steht gerade für diesen Alleingang?

Bundesrat Furgler: Seit wir die Stellungnahme des Bundesrates zur Interpellation von Frau Kopp vor einem Jahr bekanntgeben durften, haben wir wesentliche Entscheide in der Zielrichtung des Vorstosses von Frau Kopp getroffen. Ich denke an die neuen Abgasvorschriften, die ich damals nur ankündigen konnte, die wir aber mit Wirkung ab 1. Oktober 1982 beschlossen haben, mit Übergangsfrist bis 31. März 1983. Ich verweise auf die Verordnung über die Abgase von Motorwagen mit Benzinmotoren vom 1. März

1982, in der die Abgaslimiten per 1. Oktober 1982 und erneut per 1. Oktober 1986 verschärft werden. Alle mit der Verordnung zusammenhängenden technischen Fragen, nach denen sich Frau Kopp hier erkündigt hat, sind, soweit sie zur Herausgabe der Verordnung unerlässlich waren, voll und ganz abgeklärt worden. Sie werden nötigenfalls mit Blick auf die Verbesserung, die für das Jahr 1986 mit allen interessierten Kreisen geplant ist – hier darf ich auch eine erste Beruhigung an die Adresse von Herrn Graf abgeben – überprüft, weil es für uns selbstverständlich nicht einfach nur normative Probleme sind, sondern weitgehend technische; also brauchen wir die enge Zusammenarbeit mit unseren eigenen Hochschulen, mit den Autoimporteuren, mit den Autoherstellerfirmen usw.

Wir haben uns nie eingebildet, dieses Problem allein lösen zu können. Wir haben so lange als möglich – Sie erinnern sich an das ECE-Reglement Nr. 15 – versucht, einen Konsens für ganz Europa zu erwirken. Leider mussten wir uns dann zur Kündigung entschliessen, als die Fristenläufe nach unserem Empfinden in der Regierung zu lang wurden, bezogen auf das, was wir seinerzeit bei der Albatros-Initiative hier erklärt haben und dabei Unterstützung fanden.

Ich sage also zum ersten Teil der Frage von Frau Kopp: Diese Abklärungen, soweit sie für die Verordnung nötig waren, sind getroffen; es bleibt aber nichts stehen, wir arbeiten weiter. Ich habe heute morgen noch mit meinen Fachbeamten eine Besprechung durchgeführt. Die Geräte zur Verminderung der Abgase und nach Möglichkeit auch zur Reduktion des Benzinverbrauchs befinden sich in Prüfung. Ich kann Ihnen aber hier noch nicht erklären, wir hätten die Tücken bereits überwunden, so dass wir die Lösung heute ankündigen könnten. Mir scheint, dass tatsächlich, wie Frau Kopp sagt, Möglichkeiten gegeben sind, um Fortschritte zu erzielen, wie sie auch von den Automobilisten und von der Industrie gewünscht werden. Hier scheint zwischen umweltschutzfreundlichen Organisationen und Autoherstellereisen eine einheitliche Lagebeurteilung nicht ausgeschlossen zu sein.

Nun zum Abgas- und Kontrollprogramm für die jetzt im Verkehr stehenden Fahrzeuge: Wir geben uns Rechenschaft, dass hier, entsprechend dem Staatsaufbau unseres Landes, die enge Zusammenarbeit mit den Motorfahrzeugkontrollen der Kantone von zentraler Bedeutung ist und dass in den Kantonen mit den Garagen eng zusammengearbeitet werden muss. Allein können wir das nicht: Wir haben gleichsam die Zentrale; ich habe sie selbst auf ihre Kapazität hin untersucht. Ich glaube, dass wir in der Lage sind, dieses Netz via Motorfahrzeugkontrollen der Kantone, via unsere eigenen Typenprüfungsstellen und via Garagen, doch erfolgreich zu nutzen, so dass ich also hier eine optimistische Zukunftserwartung zum Ausdruck bringen kann. Ich darf Ihnen sagen, dass gerade dieses Beispiel der Abgasverordnung, so umstritten sie war, zu einer wesentlichen Beruhigung zwischen Industrie und Umweltschutzorganisationen geführt hat. Das als erste Feststellung.

Eine zweite Feststellung: Es versteht sich von selbst, dass wir nicht Propheten sind. Die in der Verordnung enthaltenen Grenzwertziele pro 1986 müssen im Lichte der technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten auf ihre Realisierbarkeit überprüft werden – in engster Zusammenarbeit wiederum mit der Industrie, mit der Forschung, und auch mit ausländischen Partnerstaaten. Ich werde zu diesem Zweck eine kleine Arbeitsgruppe einsetzen, damit der während einer bestimmten Phase herrschende bedauerliche Stellungskrieg verschwindet und einer echten Kooperation Platz macht. Details darüber in naher Zukunft. Ich möchte zuerst mit den in Frage stehenden Personen sprechen.

Nun noch ein Wort an die Adresse von Herrn Graf. Ich begreife, dass er nach dem Bescheid des Bundesrates auf seine Einfache Anfrage vom 17. März 1982 *prima vista* der Meinung war, wir hätten vielleicht die schweizerische Situation nicht ganz der Wirklichkeit entsprechend beurteilt. Ich spüre ja selbst, wie sehr sich die Lage in der Schweiz verändert hat, nur schon seit meinem Eintritt in die Regierung. Als ich kam, hatten wir nach den Statistiken meines Depar-

tementes rund 1,7 Millionen immatrikulierte Fahrzeuge. Heute haben wir über 1 Million mehr; es geht um die Gröszenordnung von 2,9 Millionen. Dazu kommen die rund 50 Millionen ausländischen Fahrzeuge, die *per anno* unsere Strassen benützen: als Touristenfahrzeuge meist zu unserer Freude; aber gelegentlich auch zum Ärger, wenn es sich um grosse Lastwagen handelt, die bloss durchfahren. Das hat natürlich mit den von Herrn Graf erfragten Problemen manches zu tun. Wir sind überzeugt, dass wir mit einer weiteren Erstreckung der Übergangsfrist (über den 31. März 1983 hinaus) nichts gewonnen hätten.

Die vorhin im Zusammenhang mit der Interpellation von Frau Kopp angestellten Überlegungen (enge Zusammenarbeit mit der Industrie, enge Zusammenarbeit auch mit den umweltschutzinteressierten Organisationen, mit der Forschung) müssen uns weiterführen zu einer besseren Abgassituation, aber auch zu einer hinsichtlich Benzinverbrauch sparsameren Lösung. Ich darf Ihnen sagen, dass unsere Entscheide bei anderen Regierungen in Europa, unter anderem in Deutschland, auf grosses Interesse stossen. Auch die Nachbarrepublik möchte rasch günstige, neue Normen entwickeln. Auch im ECE-Reglementsraum (also alle Partnerstaaten betreffend) hat die während einer bestimmten Zeit eher frostige Atmosphäre bereits wieder einer sehr guten partnerschaftlichen Zusammenarbeit Platz gemacht.

Und ein allerletztes: Es ist durchaus möglich, dass einzelne Automodelle für eine bestimmte Zeit nicht importiert werden können, weil sie unserer Vorschrift nicht entsprechen. Angesichts der ausgesprochen grossen Anzahl von Fahrzeugen, die in unserem Land zur Verfügung stehen, würde ich dies nicht als Landesunglück werten. Ich habe heute in der Zeitung etwa gelesen, dass vom Mercedes 500 und von anderen wertvollen Fahrzeugen (ohne Zweifel!) gesprochen wird, die während einer bestimmten Zeit Schwierigkeiten mit unserer neuen Rechtsordnung haben könnten. Ich glaube aber, dass die Hersteller dieser Spitzenprodukte eine derart gute eigene Forschung haben, dass es ihnen nicht besonders schwer fallen wird, den von ihnen sehr geschätzten Schweizer Markt bald wieder mit ihren Produkten zu bedienen.

Fazit: Auch wenn wir die Übergangsfrist nicht erneut erstrecken (wir haben sie bereits einmal bis Ende März 1983 erstreckt, wie Sie wissen), so hoffen wir dennoch in enger, echter Zusammenarbeit mit den technisch fachkundigen Kreisen diese Probleme – die nicht Tagesprobleme, sondern Dauerprobleme der modernen Industriegesellschaft sind – einer sinnvollen Lösung entgegenzuführen. Soviel noch zu Ihrer ergänzenden Frage. Ich glaube, dass ich damit auch die Problemkreise von Frau Kopp, soweit ich sie jetzt in Ergänzung zu unserem schriftlichen Text zu beurteilen vermag, dargestellt habe.

Präsidentin: Frau Kopp erklärt sich von der Antwort des Herrn Bundesrat befriedigt.

81.404

Motion Kopp
Strassenverkehrsgesetz. Ergänzung
Loi sur la circulation routière. Complément

81.420

Motion Neukomm
Typenprüfung. Deklaration der Ergebnisse
Expertise des types de véhicules. Déclaration

Wortlaut der Motion Kopp vom 10. Juni 1981

Der Bundesrat wird beauftragt, das Gesetz über den Strassenverkehr wie folgt zu ergänzen:

Art. 12 Abs. 4

Bund und Kantone geben die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte sowie den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge auf Anfrage hin bekannt. Der Bund veröffentlicht diese Werte periodisch.

Texte de la motion Kopp du 10 juin 1981

Le Conseil fédéral est chargé de compléter la loi sur la circulation routière comme il suit:

Art. 12 al. 4

Sur demande, la Confédération et les cantons donnent connaissance des résultats des mesures du bruit, des gaz d'échappement et de la consommation de carburant faites lors de l'homologation des véhicules automobiles. La Confédération publie ces résultats périodiquement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Auer, de Capitani, Eng, Frey-Neuenburg, Friedrich, Früh, Füeg, Hunziker, Lüchinger, Meier Kaspar, Petitpierre, Ribl, Schüle, Spreng, Steinegger, Wyss (16)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Bundesamt für Polizeiwesen hat im April erstmals die Emissionswerte von Motorfahrzeugen bezüglich Lärm und Absage veröffentlicht. Zur Beurteilung der «Umweltfreundlichkeit» eines Fahrzeugs gehören auch Angaben über den Treibstoffverbrauch.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Energieartikel sieht in Absatz 1 Buchstabe b vor, dass der Bund Vorschriften über den Energieverbrauch von Fahrzeugen erlassen kann. Auch die EG prüft gegenwärtig die Möglichkeit der Einführung dieser Massnahme.

Wortlaut der Motion Neukomm vom 17. Juni 1981

Der Bundesrat wird ersucht, Artikel 12 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr in dem Sinn zu ergänzen, dass die an der Typenprüfung festgestellten Lärm-, Abgas- und Verbrauchswerte produktbegleitend und in der Werbung deklariert werden müssen.

Texte de la motion Neukomm du 17 juin 1981

Le Conseil fédéral est chargé de compléter l'article 12 de la loi fédérale sur la circulation routière de telle sorte que les valeurs limites du bruit, des gaz d'échappement et de la consommation de carburant relevées lors de l'expertise des types de véhicules doivent figurer dans la documentation technique fournie avec le véhicule ou sur un autocollant, ainsi que dans la publicité.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäuml, Bircher, Borel, Bundi, Deneys, Duvoisin, Gloor, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jaggi, Kaufmann, Keller, Kopp, Lang, Loetscher, Meier Fritz, Morf, Müller-Luzern, Reimann, Riesen-Freiburg, Rubi, Schmid, Spiess, Stich, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Zehnder, Ziegler-Genf, Zwygart (32)

Interpellation Kopp Autoabgase. Reduktion der Schadstoffe

Interpellation Kopp Gaz d'échappement des automobiles. Réduction des substances nuisibles

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.307
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	700-702
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 494

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.